

La ciudad
Proyectos desarticulados y superpuestos, por el Arq. Pedro C. Sondereguer

Opinión
Consultas sobre el ejercicio profesional del arquitecto, por Irene Kalnins

EL DESAFIO PORTEÑO

DANIEL JAYO

Coincidiendo con el cambio de gobierno en la Ciudad, acaba de conocerse el Plan Estratégico para la Zona Sur, espacio porteño que concentra los mayores problemas de desarrollo económico y social. Los aspectos esenciales de la propuesta quedaron plasmados en el diagnóstico formulado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional, comandada por Alejandro Rofman.

La esperanza proyectual

m² Por Pedro c. Sonderéguer *

Buenos Aires renueva su gobierno: una progresiva toma de conciencia de las posibilidades y promesas de la ciudad es expresada en proyectos parciales, en estudios de sector y en iniciativas aisladas. Las oficinas públicas, las instituciones de gobierno en todos sus niveles, las universidades, las asociaciones intermedias, las empresas y los grandes inversores, orientan cada vez más sus intereses hacia la cuestión urbana.

Este movimiento tiene, al mismo tiempo, un flanco débil: los proyectos no siempre se articulan, y, muchas veces, se superponen y se ignoran. En virtud de la fuerte inercia del hecho urbano se suman, además, a iniciativas heredadas de otras épocas y, por añadidura, no siempre escapan a la trampa ideológica de un ambientalismo débil, que se desentiende de la cuestión productiva.

Expresan entonces no sólo diferentes intereses de sector, sino diferentes ideas sobre la ciudad y su función, sin alcanzar todavía a constituir una apuesta común, capaz de sumar esfuerzos, integrar demandas y resolver tensiones. Transmiten una inercia histórica que se manifiesta en la memoria del espacio: la piedra tiene su peso fundacional, y así se suceden diferentes políticas que perduran en su expresión física (actividad portuaria/Puerto Madero/autopista Norte-Sur/Reserva Ecológica; red ferroviaria y autopistas; identidades barriales y migraciones internas; trama urbana más o menos continua y fronteras jurisdiccionales; "áreas vacantes" –entre comillas– y tejido productivo, etcétera) y expresan, también, las limitaciones de un recorte jurisdiccional que no resiste ya ningún análisis ni justificación. Esa carga es ineludible.

Tomados en conjunto, aquellas iniciativas y proyectos aparecen hoy como manifestaciones de la creciente fragmentación (funcional, económica, social) de la ciudad: los peores efectos de la economía global, la evidencia más clara de su peculiaridad latinoamericana: más expresión de la derrota de un proyecto (social, cultural, económico) que consecuencia de una voluntad propia, aspecto terrible que oculta o complica la percepción de las potencialidades del nuevo escenario (en la ruptura de antiguas jerarquías, apertura de fronteras, acceso a la información, revaloración de las capacidades individuales).

En Buenos Aires, este proceso coincide además con una degradación del ambiente que pone la situación urbana al borde del colapso. "El escándalo de la sociedad culmina hoy con el escándalo de la naturaleza." Hace treinta años, en un libro premonitorio o prematuro, editado en Italia, Tomás Maldonado, expulsado por decisión propia de una Argentina hoy irreconocible, habló de *la esperanza proyectual*, praxis (palabra de la época) que sólo adquiere sentido si se recupera la confianza en la función transformadora de la racionalidad aplicada, ese momento en que una sociedad (y no sectores aislados) recupera una solidaria tensión hacia el futuro.

Hay, en la expresión esperanza proyectual, cierta redundancia, o por lo menos énfasis: frase donde lo proyectual es adjetivo. Esperanza proyectual remite a la intención implícita del proyecto (que supone ya confianza y deseo): contiene una invocación de cambio y modificación voluntaria de la realidad. Al hacerlo redobla su sentido, aunque al mismo tiempo debilite su condición programática. Así, la esperanza proyectual es, ante todo, un camino, fundado en la voluntad y en el deseo de construcción, y en eso reside su mayor valor para una sociedad como la nuestra, largamente habituada a desafíos dilemáticos.

La Esperanza Proyectual es o puede ser así, en primer lugar, una apuesta metodológica y un aprendizaje.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús*

FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y

EL PLAN ESTRATEGICO PA

El flamante Gobierno de la Ciudad hereda un problema, el de media Buenos Aires en condiciones de subdesarrollo. Pero también propuestas de soluciones. La Subsecretaría de Desarrollo regional, a cargo de Alejandro Rofman, acaba de entregar su Plan Estratégico para la Zona Sur, junto a un estudio donde se identifican las limitaciones o carencias contrastadas con las oportunidades que las mismas condiciones brindan para potenciar un proceso de transformación.

Durante la anterior gestión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se elaboró el Plan Estratégico Zona Sur de Buenos Aires, cuya materialización está a cargo de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente. El extenso trabajo reúne el conjunto de programas, subprogramas y proyectos que constituyen la cuarta versión del plan de revitalización de la zona. Como una primera aproximación, se publica aquí el capítulo del diagnóstico referido al Eje de Infraestructura, Equipamiento y Uso del suelo, que describe las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, identificando las situaciones o condiciones que constituyen limitantes o carencias, contrastadas a su vez con aquellas circunstancias positivas que pueden permitir a la ciudad potenciar un proceso de transformación.

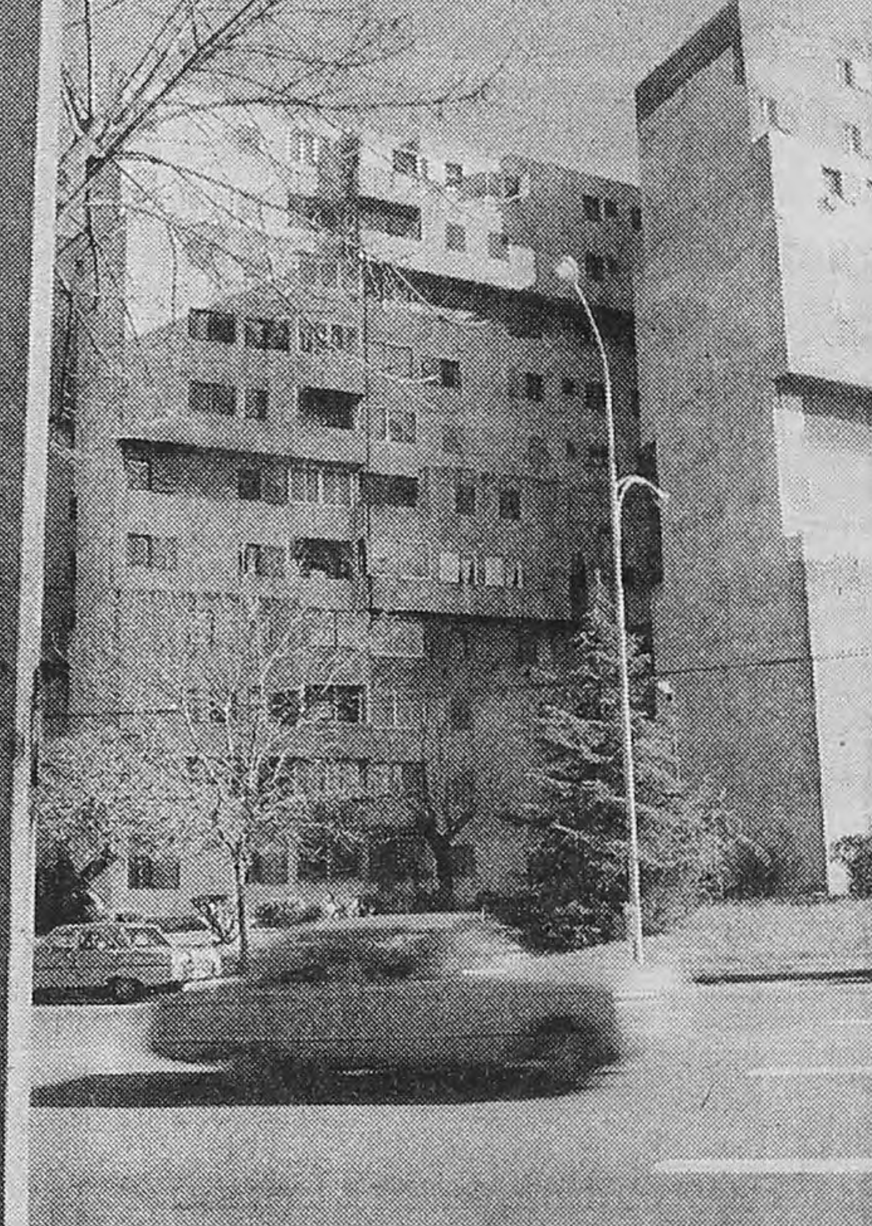
Fortalezas

La principal fortaleza del área en términos de potencialidades para el desarrollo urbano es la existencia de edificios vacantes, muchos de ellos con equipamiento apto para actividades económicas, para uso habitacional y para emprendimientos de gran escala. Por otra parte, también existen grandes superficies disponibles para el desarrollo urbano. Tal el caso de las tierras de las playas ferroviarias no afectadas a la concesión. Una situación parecida (aunque con características diferentes) la define el espacio del actual Mercado de Hacienda, que en el futuro representa un espacio potencial para implementar proyectos de desarrollo urbano. En sentido similar, el Parque de la Ciudad, actualmente en desuso, cuenta con infraestructura básica de servicios apta para nuevos usos futuros.

La densidad poblacional de la Zona Sur es baja con relación al resto de la ciudad. Este hecho, sumado al ya señalado de la disponibilidad de inmuebles vacantes, constituye una de las condiciones de posibilidad para un crecimiento poblacional que al mismo tiempo vaya resolviendo los problemas habitacionales de la zona. Asimismo, desde el punto de vista de la infraestructura básica de servicios, la Zona Sur tiene una muy buena capacidad de soporte de las actividades actuales y, salvo para algunos servicios (cloacas y pluviales), está bien dotada para un crecimiento futuro de la población y de las actividades.

El ferrocarril Belgrano Sur, que tiene muy mala conexión con los centros de transferencia de pasajeros, es sin embargo un activo importante como eje de articulación





y comunicación, ya que atraviesa gran parte de la Zona. Este activo en materia de infraestructura vial es reforzado actualmente por la construcción de la nueva Autopista AU7 y la Av. 27 de Febrero, que constituyen dos nuevas realidades que permiten estructurar un circuito de vías rápidas más amplias y mejor conectadas.

En materia de equipamiento e intervención social, el desarrollo de nuevos modelos de gestión alternativos como las Zonas de Atención Prioritarias (ZAP), constituyen un paso importante para pensar intervenciones futuras coordinadas entre los distintos organismos del Gobierno de la Ciudad que atienden las necesidades sociales de la población.

La red de comedores y centros comunitarios constituye una red social importante para atender necesidades de primer nivel. Asimismo, los centros recreativos prestan un importante servicio a la población más joven. En materia educativa, las escuelas de la zona presentan una oferta de servicios de muy buen nivel, valorado por los vecinos. En materia sanitaria, la red de centros de salud, centros comunitarios y hospitales de excelente nivel constituyen una estructura sanitaria que cubre todo el territorio de la Zona Sur.

Oportunidades

La reactivación mediante proyectos de desarrollo, de edificios industriales vacantes sería una oportunidad de poner a prueba y demostrar que también en la ciudad de Buenos Aires se pueden pensar proyectos de rehabilitación urbana incorporando a la población como protagonista de las políticas urbanas.

Otro factor importante está dado por las tierras vacantes del sudoeste de la ciudad que constituyen uno de los principales capitales públicos para el desarrollo urbano, el cual puede asociarse a la

La esperanza proyectual

m2 Por Pedro c. Sondeéguer *

Buenos Aires renueva su gobierno: una progresiva toma de conciencia de las posibilidades y promesas de la ciudad es expresada en proyectos parciales, en estudios de sector y en iniciativas aisladas. Las oficinas públicas, las instituciones de gobierno en todos sus niveles, las universidades, las asociaciones intermedias, las empresas y los grandes inversores, orientan cada vez más sus intereses hacia la cuestión urbana.

Este movimiento tiene, al mismo tiempo, un flanco débil: los proyectos no siempre se articulan, y, muchas veces, se superponen y se ignoran. En virtud de la fuerte inercia del hecho urbano se suman, además, a iniciativas heredadas de otras épocas y, por añadidura, no siempre escapan a la trampa ideológica de un ambientalismo débil, que se desentiende de la cuestión productiva.

Expresan entonces no sólo diferentes intereses de sector, sino diferentes ideas sobre la ciudad y su función, sin alcanzar todavía a constituir una apuesta común, capaz de sumar esfuerzos, integrar demandas y resolver tensiones. Transmiten una inercia histórica que se manifiesta en la memoria del espacio: la piedra tiene su peso fundacional, y así se suceden diferentes políticas que perduran en su expresión física (actividad portuaria/Puerto Madero/autopista Norte-Sur/Reserva Ecológica; red ferroviaria y autopistas; identidades barriales y migraciones internas; trama urbana más o menos continua y fronteras jurisdiccionales; "áreas vacantes" –entre comillas– y tejido productivo, etcétera) y expresan, también, las limitaciones de un recorte jurisdiccional que no resiste ya ningún análisis ni justificación. Esa carga es ineludible.

Tomados en conjunto, aquellas iniciativas y proyectos aparecen hoy como manifestaciones de la creciente fragmentación (funcional, económica, social) de la ciudad: los peores efectos de la economía global, la evidencia más clara de su peculiaridad latinoamericana: más expresión de la derrota de un proyecto (social, cultural, económico) que consecuencia de una voluntad propia, aspecto terrible que oculta o complica la percepción de las potencialidades del nuevo escenario (en la ruptura de antiguas jerarquías, apertura de fronteras, acceso a la información, revaloración de las capacidades individuales).

En Buenos Aires, este proceso coincide además con una degradación del ambiente que pone la situación urbana al borde del colapso. "El escándalo de la sociedad culmina hoy con el escándalo de la naturaleza." Hace treinta años, en un libro premonitorio o prematuro, editado en Italia, Tomás Maldonado, expulsado por decisión propia de una Argentina hoy irreconocible, habló de *la esperanza proyectual*, praxis (palabra de la época) que sólo adquiere sentido si se recupera la confianza en la función transformadora de la racionalidad aplicada, ese momento en que una sociedad (y no sectores aislados) recupera una solidaria tensión hacia el futuro.

Hay, en la expresión esperanza proyectual, cierta redundancia, o por lo menos énfasis: frase donde lo proyectual es adjetivo. Esperanza proyectual remite a la intención implícita del proyecto (que supone ya confianza y deseo): contiene una invocación de cambio y modificación voluntaria de la realidad. Al hacerlo redobla su sentido, aunque al mismo tiempo debilite su condición programática. Así, la esperanza proyectual es, ante todo, un camino, fundado en la voluntad y en el deseo de construcción, y en eso reside su mayor valor para una sociedad como la nuestra, largamente habituada a desafíos dilemáticos.

La Esperanza Proyectual es o puede ser así, en primer lugar, una apuesta metodológica y un aprendizaje.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús*

FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS DE LA ZONA SUR

EL PLAN ESTRATEGICO PARA LA CIUDAD HUMILDE

El flamante Gobierno de la Ciudad hereda un problema, el de media Buenos Aires en condiciones de subdesarrollo. Pero también propuestas de soluciones. La Subsecretaría de Desarrollo regional, a cargo de Alejandro Rofman, acaba de entregar su Plan Estratégico para la Zona Sur, junto a un estudio donde se identifican las limitaciones o carencias contrastadas con las oportunidades que las mismas condiciones brindan para potenciar un proceso de transformación.



Durante la anterior gestión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se elaboró el Plan Estratégico Zona Sur de Buenos Aires, cuya materialización está a cargo de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente. El extenso trabajo reúne el conjunto de programas, subprogramas y proyectos que constituyen la cuarta versión del plan de revitalización de la zona. Como una primera aproximación, se publica aquí el capítulo del diagnóstico referido al Eje de Infraestructura, Equipamiento y Uso del suelo, que describe las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, identificando las situaciones o condiciones que constituyen limitantes o carencias, contrastadas a su vez con aquellas circunstancias positivas que pueden permitir a la ciudad potenciar un proceso de transformación.

Fortalezas

La principal fortaleza del área en términos de potencialidades para el desarrollo urbano es la existencia de edificios vacantes, muchos de ellos con equipamiento apto para actividades económicas, para uso habitacional y para emprendimientos de gran escala. Por otra parte, también existen grandes superficies disponibles para el desarrollo urbano. Tal el caso de las tierras de las playas ferroviarias no afectadas a la concesión. Una situación parecida (aunque con características diferentes) la define el espacio del actual Mercado de Hacienda, que en el futuro representa un espacio potencial para implementar proyectos de desarrollo urbano. En sentido similar, el Parque de la Ciudad, actualmente en desuso, cuenta con infraestructura básica de servicios apta para nuevos usos futuros.

La densidad poblacional de la Zona Sur es baja con relación al resto de la ciudad. Este hecho, sumado al ya señalado de la disponibilidad de inmuebles vacantes, constituye una de las condiciones de posibilidad para un crecimiento poblacional que al mismo tiempo vaya resolviendo los problemas habitacionales de la zona. Asimismo, desde el punto de vista de la infraestructura básica de servicios, la Zona Sur tiene una muy buena capacidad de soporte de las actividades actuales y, salvo para algunos servicios (cloacas y pluviales), está bien dotada para un crecimiento futuro de la población y de las actividades.



■ Los barrios de Pompeya, Barracas y La Boca concentran la mayor cantidad de empresas de cargas, centros logísticos y de transporte.

El ferrocarril Belgrano Sur, que tiene muy mala conexión con los centros de transferencia de pasajeros, es sin embargo un activo importante como eje de articulación y comunicación, ya que atraviesa gran parte de la Zona. Este activo en materia de infraestructura vial es reforzado actualmente por la construcción de la nueva Autopista AU7 y la Av. 27 de Febrero, que constituyen dos nuevas realidades que permiten estructurar un circuito de vías rápidas más amplias y mejor conectadas.

En materia de equipamiento e intervención social, el desarrollo de nuevos modelos de gestión alternativos como las Zonas de Atención Prioritarias (ZAP), constituyen un paso importante para pensar intervenciones futuras coordinadas entre los distintos organismos del Gobierno de la Ciudad que atienden las necesidades sociales de la población.

La red de comedores y centros comunitarios constituye una red social importante para atender necesidades de primer nivel. Asimismo, los centros recreativos prestan un importante servicio a la población más joven. En materia educativa, las escuelas de la zona presentan una oferta de servicios de muy buen nivel, valorado por los vecinos. En materia sanitaria, la red de centros de salud, centros comunitarios y hospitales de excelente nivel constituyen una estructura sanitaria que cubre todo el territorio de la Zona Sur.

Oportunidades

La reactivación mediante proyectos de desarrollo, de edificios industriales vacantes sería una oportunidad de poner a prueba y demostrar que también en la ciudad de Buenos Aires se pueden pensar proyectos de rehabilitación urbana incorporando a la población como protagonista de las políticas urbanas.

Otro factor importante está dado por las tierras vacantes del sudoeste de la ciudad que constituyen uno de los principales capitales públicos para el desarrollo urbano, el cual puede asociarse a la inversión privada para potenciar los proyectos de revitalización en la Zona Sur.

El nuevo sistema de vías rápidas en el sector sudoeste de la ciudad, junto con su extensión a futuro, es la posibilidad para mejorar la conectividad de la Zona Sur, y al mismo tiempo, constituye una pieza clave para una política futura de reordenamiento del transporte de cargas de la ciudad, que tanto afecta negativamente a la Zona Sur.

Una política que reimpulse productivamente a la Zona Sur, junto a una infraestructura vial moderna y rápida, genera la posibilidad de pensar proyectos logísticos para la producción y que pueden localizarse en la Zona Sur, conectados a la futura playa de transferencia de cargas.

Sin dudas, el incremento de la funcionalidad de todos los activos de la zona está sujeto al desarrollo de planes que mejoren su vinculación con los centros de transferencia. La puesta en marcha de varios de los proyectos en estudio y licitación generarán un importante centro de transferencia de pasajeros en la estación Sáenz de Pompeya.

Las nuevas escuelas construidas en la Zona Sur ayudan a paliar el déficit en la zona sudoeste, la más relegada. Las mismas contribuyen a mejorar la oferta de equipamiento social, el cual puede ser utilizado para proyectos multipropósitos donde convergen intervenciones públicas de distintas áreas.

El conjunto de equipamiento es fortalecido por la red de organizaciones comunitarias que, en forma autónoma y/o asociada a la amplia cobertura de comedores y centros comunitarios apoyados por el Gobierno de la Ciudad, constituyen un capital social de singular valor para la puesta en marcha de proyectos participativos que busquen la equidad y la integración en el desarrollo urbano de la Zona.

Debilidades

Subsisten problemas de conectividad regional, particularmente en la conectividad Norte-Sur, tanto por la falta de una autopista que una el corredor costero, como para las interrupciones que se producen en la circulación urbana por los cruces ferroviarios a nivel, especialmente en el oeste de la ciudad. La zona de los barrios de Pompeya, Barracas y La Boca concentran la mayor cantidad de empresas de cargas, centros logísticos y terminales de empresas de transporte automotor de larga distancia. Existen diversos centros de transferencia de cargas que operan con mala coordinación, inadecuados accesos viales y con lógicas deficiencias de funcionamiento, cuyas consecuencias negativas pesan tanto para el sector del transporte de cargas, como para los vecinos de esos barrios.

■ **Conexión:** ***El F.C. Belgrano Sur, pese a la muy mala conexión con los centros de transferencia de pasajeros, es un activo importante como eje de articulación y comunicación.***

La estructura vial de la Zona no es adecuada para soportar los actuales flujos, tanto del tránsito pesado, como del cada vez más incrementado movimiento de vehículos particulares. En especial, se advierte la ausencia de vías rápidas para acceder al sector sudoeste de la ciudad y el mal estado de la red vial de transporte pesado.

Las posibilidades de crecimiento de la Zona Sur se chocan con algunas deficiencias estructurales, como es la ausencia de centros de transferencia de pasajeros de importancia, salvo el caso de Constitución.

La oferta en materia de escuelas es deficitaria comparada con el resto de la ciudad. Al mismo tiempo, hay pocas sedes universitarias. Esto hace que el activo en materia de equipamiento educativo siga siendo escaso, a pesar de los actuales esfuerzos del GCBA.

La infraestructura sanitaria sigue teniendo fracturas en el funcionamiento del sistema que tienden a una desjerarquización de los centros de salud, y una cierta dificultad de los sectores de bajos recursos para acceder a la alta complejidad.

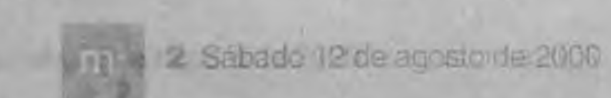
La organización comunitaria ha tenido signos de crecimiento, pero subsisten fuertes presiones político-partidarias que condicionan la participación ciudadana y debilitan la eficacia y eficiencia de la acción comunitaria.

Por último, si bien las intervenciones en materia de política social en el área son importantes, la falta de una mejor coordinación entre todos aquellos que prestan servicios sociales en la Zona constituye una debilidad que persiste.

Amenazas

Nuevamente la principal amenaza sería que no se destinaran niveles de inversión significativos en la zona para llevar adelante proyectos de envergadura para resolver los problemas de transporte y equipamiento.

Al igual que para otros casos, la inversión privada sin una orientación pública clara puede ser altamente perjudicial para el bienestar general y la sustentabilidad del desarrollo de la Zona Sur.



AMENAZAS DE LA ZONA SUR

ARA LA CIUDAD HUMILDE



■ Los barrios de Pompeya, Barracas y La Boca concentran la mayor cantidad de empresas de cargas, centros logísticos y de transporte.

inversión privada para potenciar los proyectos de revitalización en la Zona Sur.

El nuevo sistema de vías rápidas en el sector sudoeste de la ciudad, junto con su extensión a futuro, es la posibilidad para mejorar la conectividad de la Zona Sur, y al mismo tiempo, constituye una pieza clave para una política futura de reordenamiento del transporte de cargas de la ciudad, que tanto afecta negativamente a la Zona Sur.

Una política que reimpulse productivamente a la Zona Sur, junto a una infraestructura vial moderna y rápida, genera la posibilidad de pensar proyectos logísticos para la producción y que pueden localizarse en la Zona Sur, conectados a la futura playa de transferencia de cargas.

Sin dudas, el incremento de la funcionalidad de todos los activos de la zona está sujeto al desarrollo de planes que mejoren su vinculación con los centros de transferencia. La puesta en marcha de varios de los proyectos en estudio y licitación generarán un importante centro de transferencia de pasajeros en la estación Sáenz de Pompeya.

Las nuevas escuelas construidas en la Zona Sur ayudan a paliar el déficit en la zona sudoeste, la más relegada. Las mismas contribuyen a mejorar la oferta de equipamiento social, el cual puede ser utilizado para proyectos multipropósitos donde convergen intervenciones públicas de distintas áreas.

El conjunto de equipamiento es fortalecido por la red de organizaciones comunitarias que, en forma autónoma y/o asociada a la amplia cobertura de comedores y centros comunitarios apoyados por el Gobierno de la Ciudad, constituyen un capital social de singular valor para la puesta en marcha de proyectos participativos que busquen la equidad y la integración en el desarrollo urbano de la Zona.

Debilidades

Subsisten problemas de conectividad regional, particularmente en la conectividad Norte-Sur, tanto por la falta de una autopista que una el corredor costero, como para las interrupciones que se producen en la circulación urbana por los cruces ferroviarios a nivel, especialmente en el oeste de la ciudad. La zona de los barrios de Pompeya, Barracas y La Boca concentran la mayor cantidad de empresas de cargas, centros logísticos y terminales de empresas de transporte automotor de larga distancia. Existen diversos centros de transferencia de cargas que operan con mala coordinación, inadecuados accesos viales y con lógicas deficiencias de funcionamiento, cuyas consecuencias negativas pesan tanto para el sector del transporte de cargas, como para los vecinos de esos barrios.

■ **Conexión:** ***El F.C. Belgrano Sur, pese a la muy mala conexión con los centros de transferencia de pasajeros, es un activo importante como eje de articulación y comunicación.***

La estructura vial de la Zona no es adecuada para soportar los actuales flujos, tanto del tránsito pesado, como del cada vez más incrementado movimiento de vehículos particulares. En especial, se advierte la ausencia de vías rápidas para acceder al sector sudoeste de la ciudad y el mal estado de la red vial de transporte pesado.

Las posibilidades de crecimiento de la Zona Sur se chocan con algunas deficiencias estructurales, como es la ausencia de centros de transferencia de pasajeros de importancia, salvo el caso de Constitución.

La oferta en materia de escuelas es deficitaria comparada con el resto de la ciudad. Al mismo tiempo, hay pocas sedes universitarias. Esto hace que el activo en materia de equipamiento educativo siga siendo escaso, a pesar de los actuales esfuerzos del GCBA.

La infraestructura sanitaria sigue teniendo fracturas en el funcionamiento del sistema que tienden a una desjerarquización de los centros de salud, y una cierta dificultad de los sectores de bajos recursos para acceder a la alta complejidad.

La organización comunitaria ha tenido signos de crecimiento, pero subsisten fuertes presiones político-partidarias que condicionan la participación ciudadana y debilitan la eficacia y eficiencia de la acción comunitaria.

Por último, si bien las intervenciones en materia de política social en el área son importantes, la falta de una mejor coordinación entre todos aquellos que prestan servicios sociales en la Zona constituye una debilidad que persiste.

Amenazas

Nuevamente la principal amenaza sería que no se destinaran niveles de inversión significativos en la zona para llevar adelante proyectos de envergadura para resolver los problemas de transporte y equipamiento.

Al igual que para otros casos, la inversión privada sin una orientación pública clara puede ser altamente perjudicial para el bienestar general y la sustentabilidad del desarrollo de la Zona Sur.

CAL Y ARENA

Prototipo

En el marco del ciclo "Capacitación en nuevas tecnologías", se dio comienzo a la construcción de una vivienda prototipo con estructura de acero liviano galvanizado en el Espacio de Exposiciones Patio Central de la FADU, en Ciudad Universitaria. El prototipo FADU 2000 es una vivienda unifamiliar de dos dormitorios, living comedor y cocina comedor diario, de aproximadamente 103 m², que se realizará en un predio de 20 x 12 m².

La estructura será montada sobre una platea; la idea es materializar la totalidad de la estructura metálica y parte de sus terminaciones exteriores e interiores con aislaciones, para la mejor comprensión del sistema constructivo.

Diseño

El 15 de agosto se iniciará el dictado del Módulo Espacio Público en la FADU, en el marco de la Maestría en Diseño Arquitectónico Avanzado dirigida por el Arq. Julio Solsona. La inscripción está abierta hasta el lunes 14 del corriente mes. Informes en la Secretaría de Posgrado y Relaciones Institucionales (Pabellón III, 4to. piso de Ciudad Universitaria).

Muestra

La Fundación del Hospital de Niños de Córdoba invita a visitar la Undécima edición de la tradicional Muestra de Arquitectura y Decoración "El Portal". La exposición permanecerá abierta hasta el 27 de agosto próximo y, como todos los años, se desarrolla a total beneficio del Hospital de Niños de la Provincia de Córdoba. La muestra convoca a arquitectos, decoradores y otras manifestaciones del arte como la pintura y la escultura. "El Portal" consiste en la ambientación de todos los espacios de la ex Sastrería Militar, ubicada en Av. Ricchieri 2200 esq. Concepción Arenal de Barrio Jardín.

ASESORAMIENTO GRATUITO ACERCA DEL EJERCICIO PROFESIONAL

CONSEJOS para arquitectos y clientes

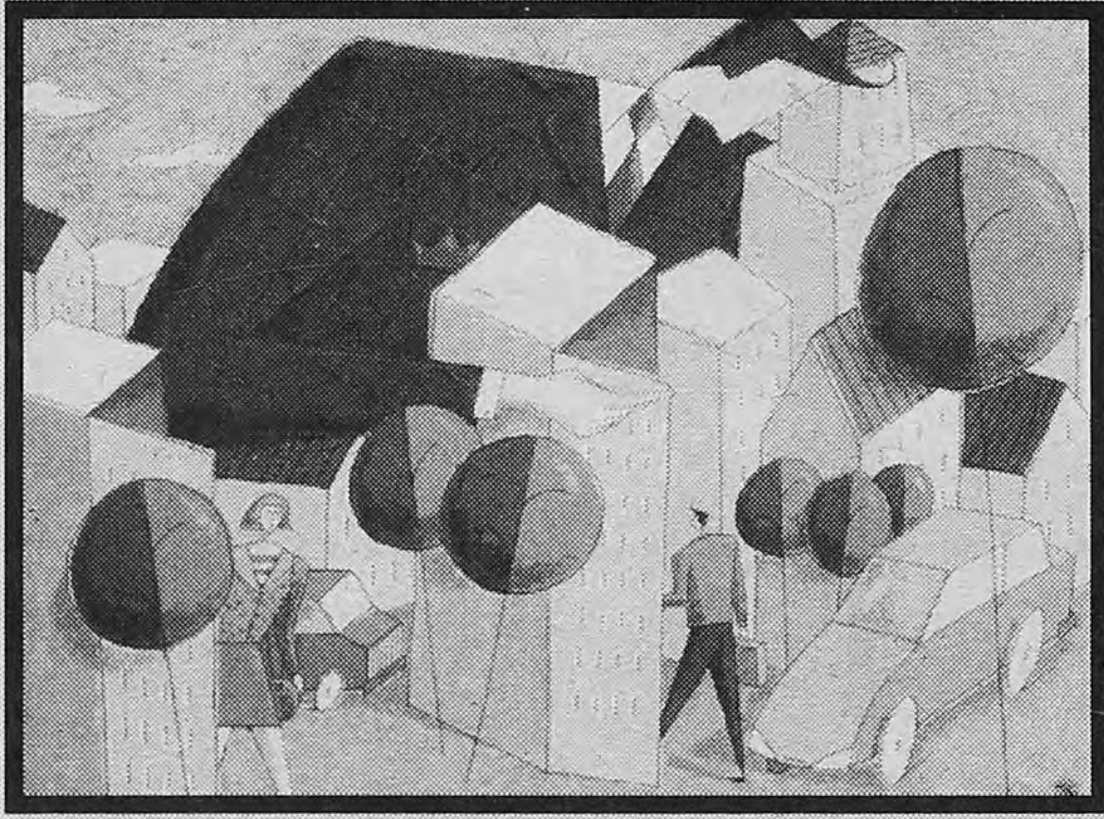
Por Irene Kalnins*

Desde hace varios años, el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo ha implementado un servicio gratuito de consultas para profesionales y clientes sobre el ejercicio profesional de los arquitectos.

El objetivo de los asesoramientos es aconsejar a ambas partes sobre los derechos y obligaciones que a cada uno corresponden en una encomienda de trabajo profesional. Al respecto cabe destacar que las opiniones del Consejo son imparciales, y que tienden a clarificar distintos aspectos de la tarea de un arquitecto, siempre que no estén relacionados con problemas de diseño o técnicos de la obra.

¿Cuáles son los problemas que se plantean? En las consultas de las comitentes es frecuente notar una falta de diferenciación entre las distintas figuras que actúan en una obra, tales como el proyectista, el director de obra y el constructor. Consecuentemente, se confunden sus funciones. Además, se observa que el correcto desarrollo de la obra se ve afectado por la interferencia del comitente en la dirección de la obra, dando directivas a contratistas y operarios, y desconociendo así la autoridad del arquitecto a cargo de la dirección.

En tanto que los arquitectos plantean problemas relacionados con el cobro de honorarios y que son el resultado, a veces, del entusiasmo por la realización del proyecto y del descuido por los aspectos formales del encargo del comitente, avanzando en las tareas sin convenios de ninguna naturaleza. Es decir, que olvidan la importancia de establecer fehacientemente el alcance de la labor encomendada y de fijar la retribución que ella devengará. Se suele observar también en los profesionales un cierto desconocimiento de la real dimensión del trabajo asumido y de la importante responsabilidad que el mismo implica. Viene al caso mencionar que a veces el profesional subestima la obligación que le cabe en el proyecto y la dirección respecto de los aspectos técnicos, presupuestarios y de tiempo de ejecución de las obras.



Los honorarios no es el único problema que motiva consultas y conflictos. La ausencia de diferenciación entre los roles de las distintas figuras que actúan en una obra suele generar otras controversias. El Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo brinda asesoramiento gratuito a los profesionales y sus clientes, emitiendo opiniones imparciales y tendientes a clarificar distintos aspectos de la tarea del arquitecto.

Es importante destacar que la claridad en los términos con que se maneje la relación entre arquitecto y comitente desde las primeras conversaciones evitará futuros malentendidos, y es la mejor base para un satisfactorio desarrollo del trabajo y la concreción de la obra. Saber qué puede exigir y esperar uno del otro es indispensable para crear esta base de entendimiento, ya que un cliente bien informado y en clara relación con su arquitecto es importante para un satisfactorio desarrollo del trabajo y la concreción de la obra. Saber qué puede exigir y esperar uno del otro es indispensable para crear esta base de entendimiento, ya que un cliente bien informado y en clara relación con su arquitecto ayudará a la concreción de una obra en tiempo y forma.

Para solicitar turno para los asesoramientos gratuitos del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, los interesados pueden comunicarse de lunes a viernes de 10 a 17 con el teléfono 4811-1068, internos 27 o 28.

** Gerente Técnica del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.*